



PLAN CANTONAL DES TRANSPORTS, mai 2011

PRISE DE POSITION DES VERTS FRIBOUGEOIS

Nous présenterons d'abord des remarques d'ordre général qui portent sur la question de la politique de la mobilité à l'échelle du canton pour ensuite énoncer des commentaires ponctuels, qui suivent la structure du document mis en consultation.

A. REMARQUES GENERALES

1. Mobilité

Nous comprenons que la dénomination « plan cantonal des transports » puisse être conditionnée par des impératifs légaux. Nous aurions apprécié cependant qu'il soit fait référence dans un sous-titre et dans le corps du texte au concept de « Mobilité ». Cela correspondrait à une conception plus ouverte et moins restrictive des questions traitées. Et aussi à l'actualité administrative avec la création du futur service cantonal de la mobilité.

Le moment est venu d'adapter des termes qui ne sont pas innocents (y compris et par exemple) pour le groupe de coordination des transports).

Nous nous permettons de vous rappeler à ce propos que ce qui doit être géré ce sont les chaînes de déplacement des

personnes et des marchandises et pas des véhicules qui se déplacent. Il ne s'agit donc pas seulement de traiter de question d'infrastructures, comme le montre très bien les aspects liés au covoiturage et à la mobilité de loisirs (voir plus loin).

2. Conditions spécifiques du canton

Il nous semble important de souligner deux caractéristiques spécifiques au canton de Fribourg en regrettant qu'elles n'aient pas fait l'objet de l'attention des auteurs du Plan :

- La croissance démographique, passée et annoncées, du canton doit être prise en compte explicitement pour se fixer des buts clairs en rapport avec ses implications en termes de mobilité.
- La structure décentralisée/ dispersée de l'urbanisation est évoquée (point 2.1) sans plus être mobilisée pour indiquer comment elle doit orienter la politique cantonale de la mobilité. C'est un constat sans conséquence.

Ensemble ces deux faits pourraient expliquer en bonne partie le très fort taux de motorisation individuelle du canton, un des plus forts de Suisse ! Un constat fort, sur la base entre autre de ces deux caractéristiques permettrait ensuite de mieux fonder et expliciter, aussi plus concrètement, les objectifs et les buts du plan cantonal. En faisant référence par exemple à des propositions comme celle de compter avec « Une voiture de moins, par ménage » (voir les exemples dans les pays anglo-saxons).

3. Mobilité de loisirs

La mobilité de loisirs est évoquée, très succinctement (par exemple, D.2.9.1c) page 23, ainsi que la page 31 et le point 3.4.1c) et de manière particulièrement générale et abstraite. Elle représente presque la moitié des km parcourus par les ménages et est en constante augmentation au niveau Suisse. Il serait donc indispensable de disposer d'un peu plus de

clarté sur la situation dans le canton si ce dernier prétend organiser sa mobilité. Cela lui permettrait de se fixer des buts, une stratégie et des moyens.

4. **Financement et entretien**

Nous avons été surpris de ne pas trouver de réflexions ni de propositions en matière de répartition du financement des différents modes de transport. Malgré sa fortune le canton devra procéder à des arbitrages difficiles entre les différentes propositions présentées dans le Plan. Il devrait dès lors indiquer comment le Conseil d'Etat entend procéder, en matière financière, pour allouer les fonds destinés à la mobilité dans le canton ?

Dans le même sens, nous avons été surpris de ne rien trouver en matière d'entretien des infrastructures existantes. Cette question n'est pas traitée dans le Plan alors qu'elle est centrale pour la mobilité. Il ne s'agit pas seulement de prévoir de nouvelles infrastructures pour accroître la capacité existante. Il faut aussi et bien sûr entretenir celle qui existe. Une répartition des moyens alloués à l'entretien et par catégorie de route serait la bienvenue.

5. **Covoiturage**

Cette question est évoquée de manière très succincte (2.10.2) à notre sens. En effet tant la dispersion de l'urbanisation que la question du coût de la desserte plaide pour que cette option soit sérieusement prise en compte et développée dans le canton (voir notre remarque 2). Ce d'autant que « le plus dur » a été fait. Le secteur privé/associatif s'est emparé de la question et l'association des communes fribourgeoise soutient cette initiative. Le canton serait malvenu de ne pas s'y associer pleinement. Surtout qu'il s'agit là d'une voie innovante et particulièrement adaptée à beaucoup de petites communes

éloignées du canton.

6. Couplage Transport-Urbanisation

Nous sommes bien entendu très favorables à cette option et soutenons toutes les initiatives du canton en la matière. Nos questions portent essentiellement sur la faisabilité des propositions du canton en la matière.

Nous considérons d'autre part que cet objectif est essentiel et est au cœur de tout plan de mobilité. En effet, la mobilité n'est pas un objectif en soi. Elle est, dans ce cas-là en particulier, un moyen pour contribuer à un objectif d'ordre supérieur : la consommation mesurée du sol. La mobilité doit donc aussi servir cet objectif général.

Voyons comment se présente la situation actuelle:

- La mobilité et ses différentes modalités sont un système connu et relativement maîtrisé. Les projets sont techniquement et administrativement maîtrisés. Socialement et politiquement parlant ils bénéficient d'un large soutien ce qui facilite leur réalisation. La qualité de la mobilité est là pour en témoigner.
- L'urbanisation est une tâche plus ardue pour les autorités. Le secteur privé est chargé de mettre en valeur les sites potentiels définis par la planification. L'urbanisation planifiée est alors fortement questionnée, orientée ou ralentie par des facteurs qui échappent en partie à notre administration cantonale, comme :
 - a. La thésaurisation des bons terrains par les propriétaires privés, ce qui les rend indisponibles pour l'urbanisation
 - b. La liberté de choix des propriétaires fonciers qui peuvent construire quand ils veulent et rester en dessous du potentiel constructible reconnu par la planification. Ou bien celles des locataires/ propriétaires

de logements qui peuvent choisir le lieu de leur installation.

- c. L'opposition des voisins (ménages et communes confondues) et la complexité des dossiers qui conduisent ensemble à ce que les projets prennent de plus en plus de temps pour être réalisés. La fameuse option « construire la ville en ville » est alors très sérieusement hypothéquée.
- à ces aspects généraux, que le canton partage avec d'autres, il faut ajouter pour notre canton l'absence de moyens légaux aux mains des collectivités publiques (communales surtout), comme la préemption ou le prélèvement de la plus-value par exemple, pour débloquer ces situations et les rendre plus intéressantes pour le ménage public.

Il résulte de cet état de fait que :

1o) l'urbanisation se fera peut-être aux endroits prioritaires prévus par la planification et en partie seulement alors que

2o) les infrastructures de transport auront été réalisées indépendamment du rythme et de la localisation de l'urbanisation

3o) l'étalement urbain dans les 2^{ème} voir 3^{ème} couronne des agglomérations continuera comme jusqu'ici (comme conséquence des deux premiers points).

4o) la combinaison d'une urbanisation ralentie (les bonnes choses aux bons endroits) avec une mobilité améliorée (accessibilité généralisée) conduit à un couplage pervers « Transport- Etalement urbain » en lieu et place de celui espéré « Transport-Urbanisation » !!

Ce scénario est déjà en place dans le canton de Fribourg depuis des décennies. Il explique à la fois la croissance décentralisée de l'urbanisation du canton et son très fort taux de motorisation individuelle.

Telles quelles, les composantes du Plan (le point 2.6. en particulier) représentent une incitation, pas forcément volontaire mais bien réelle, à une poursuite de l'étalement urbain du canton. L'absence de moyens complémentaires d'action en matière d'aménagement du territoire pour garantir une densification et structuration de l'urbanisation à des endroits centraux privilégiés est une grave lacune à laquelle d'autres cantons tentent de remédier (Vaud, par exemple).

Nous n'avons pas trouvé de mention de cette situation, ni de diagnostic et encore moins de réponse à cette analyse dans le Plan mis en consultation. C'est là certainement une faiblesse très considérable qui va à l'encontre du principal objectif de l'aménagement du territoire : l'occupation mesurée et rationnelle du territoire. Le canton de Fribourg se doit d'y remédier pour que la planification de sa mobilité n'aggrave pas un développement urbain déjà fortement compromis.

B. REMARQUES DE DETAIL

- Le point 1.3.1. et les 5 objectifs énoncés selon la loi.

Comment se fera l'arbitrage pour trouver un équilibre entre ces objectifs, équilibre toujours singulier dans chacun et tous les cas d'espèces ? Quelle procédure et quels critères de pondération seront utilisés, étant entendu que c'est le groupe de coordination des transports qui s'en charge.

Comment en particulier cet arbitrage se fera-t-il en fonction des ressources financières limitées et de manière à avoir la légitimité nécessaire ? Ce point nous paraît central et devrait être développé.

À titre d'exemple, positif, nous aimerions citer le cas de la liaison Marly-Matran et de la stratégie suivie, que nous approuvons : il faut d'abord tester les options d'amélioration de l'offre actuelle avant de répondre à une nouvelle

demande de construction. Comment dans ce cas-là c'est fait cet arbitrage ?

- La planification des transports au niveau régional, page 7. C'est une proposition que nous soutenons pleinement. Mais comment faire une planification à cette échelle sans avoir un équivalent en la matière pour l'urbanisation ? (voir plus haut le point ??).
- Le point 2.1. Ce point doit intégrer les loisirs et la détente car ce genre de mobilité est en hausse et représente la moitié des distances parcourues par les ménages..
- Le point 2.2. L'économie **et l'environnement** doivent être supportables
- La décision D 2.3.2. Existe-t-il une « ligne de base » comme point de départ pour comparer l'évolution ?
- Le point 2.8. A prévoir pour l'air ET pour le bruit. De plus que se passe-t-il si les communes ne font pas ? Et quels sont, pour le canton, les secteurs prioritaires où il veut voir des progrès être réalisés ?
- La décision 2.9.1. Tout à fait d'accord et important.
- Le plan de mobilité de l'administration, page 23, D.2.9.2. Ne serait-il pas utile de faire mention des engagements du canton en la matière dans son Agenda 21 de développement durable pour montrer la cohérence et la coordination de l'action de l'administration cantonale?
- Le point 2.10 trafic combiné. Les infrastructures de P+R sont nécessaires pour le covoiturage mais ne suffisent pas. Il faut encore le service de covoiturage. Quel est alors l'engagement du canton pour la consolidation de ce service, qui est fortement promu par l'association des communes du canton, pionnière en la matière.
- La D 2.10.2-3. le canton (= l'administration cantonale ?) ne peut pas avoir comme seule justification du développement

de l'auto-partage et du covoiturage au sein de son administration de seules motifs économiques. Là encore il a un devoir d'exemplarité, comme il le déclare dans son Agenda 21 de développement durable.

- La D 2.11.1.b) à la page 26.pour la protection de l'air ET du bruit.
- Pour le point 2.12. les plans régionaux sont nécessaires toujours et partout (voir page 7) car c'est l'échelon intermédiaire et puisque la mobilité est organisée en réseau qui dépasse largement les communes (voir notre remarque 1.).
- page 26. La coordination Urbanisation-Transport doit être établie à l'échelle régionale et pas communale.
- La D 2.12.1. Cette décision soit inclure aussi le covoiturage.
- Point 3.5.1. Au sujet des districts à faible densité et aux solutions de Transports publics à trouver, en particulier lorsque la desserte est en-dessous de 20%. Il faut alors penser et introduire des solutions du type « covoiturage » qui est un transport collectif, pas privés, au même titre que les taxis.
- Point 4. Dans la problématique il serait bien venu de parler de la répartition pour le trafic individuel motorisé entre les mouvements pendulaire et les déplacements de loisirs et commerciaux. Les 2/3 se font en TI motorisé pour les pendulaires. Qu'en est-il pour les loisirs et les achats des ménages ?
- Le point 4.2. Buts. Ne faudrait-il pas introduire un objectif dédié à la réduction des impacts négatifs de la mobilité individuelle, en particulier ? surtout compte tenu des conditions spécifiques du canton (voir notre remarque 2).
- Le point 4.3.6. Pour quelles raisons les dessertes des stations touristiques sont-elles considérée comme des routes

communales ? N'est-ce pas, par excellence, une activité régionale, voire nationale ?

- Le point 4.5.2. Valtraloc. Dans la problématique il serait bien venu d'expliciter où en est la situation dans le canton actuellement puisque le guide a été actualisé en 2001. Que s'est-il passé depuis, quels ont été les succès enregistrés, les difficultés rencontrées par les communes et aussi les mesures d'incitation du canton et leurs résultats. Cela paraît particulièrement important dans un canton à l'urbanisation aussi décentralisée (voir notre remarque ??) et où les questions de contournement peuvent potentiellement se multiplier.
- Le point 4.5.3. stationnement. Prévoir aussi l'élaboration de concept de stationnement dans les communes à forte fréquentation d'activités de loisirs des ménages. Là aussi des aménagements d'aires de stationnement peuvent permettre de canaliser les activités de loisirs des ménages en conformité avec la protection de la nature et du paysage.

Fribourg, le 21 novembre 2011

Laurent Thévoz, député